Jlustrowany Tygodnik

Numer 7

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska T. A. w Poznaniu

18. listopada 1928

Samochód na trudne tereny



Na berlińskiej wystawie samochodowej zaciekawienie budzi sześciokołowy sa[illegible] czolgu. Maszyna ta, jak zapewnia katolog, służyć ma celom policyjnym". — [illegible] dania.



Berlin, w listopadzie.

Po Paryżu i Londynie przyszła kolej na stolicę Niemiec. Poraz trzeci, w przeciągu dwóch miesięcy, przemysły samochodowe całego świata wyznaczyły sobie spotkanie.

Przybyszów zagranicznych nie przyjęto w Berlinie zbyt gościnnie. Za drogie pieniądze dano im stoiska na uboczu, żeby nie rzucali się w oczy i nie gasili chwały niemieckiego przemysłu automobilowego.

W hali samochodów osobowych przeważają cyfrowo wystawcy zagraniczni, ale są tak umieszczeni, że właściwie widzi się tylko wyroby niemieckie. Pozatem trzeba stwierdzić, że zagranica nie wysilała się zbytnio na obesłanie berlińskiego salonu. Miejscowi przedstawiciele zagranicznych firm pokazują te same modele, które można oglądać w sklepach. Bardziej bezpośrednimi wystawcami są zagraniczne montownie, domicylowane w Niemczech, jak „General Motors", „Ford", „Renault", „Durant", „Citroen", „Graham-Paige" i „Mathis". Zagranica prezentuje w Berlinie tylko uznany towar, przeznaczony na prozaiczny handel — wyłącznie seryjne typy, których na życzenie dostarcza w każdej ilości. Brak zaś okazów, dowodzących szukania nowych dróg, i będących jakąkolwiek rewelacją.

Na tem, uniformowanem tle zagranicznej produkcji handlowej okazy niemieckie występują siłą rzeczy bardzo wypukle. Rozpatrywane poszczególnie, z niezwracaniem uwagi na reklamę, a zato z wiadomościami o właściwym stanie przemysłu samochodowego w Ameryce, Francji, Anglji i Włoszech, wskazują, że i w tej gałęzi niemieckiej wytwórczości korzysta się bardzo wiele z doświadczeń i wynalazków obcych. Niemiecki przemysł samochodowy kopjuje, udoskonala i potania cudze pomysły.

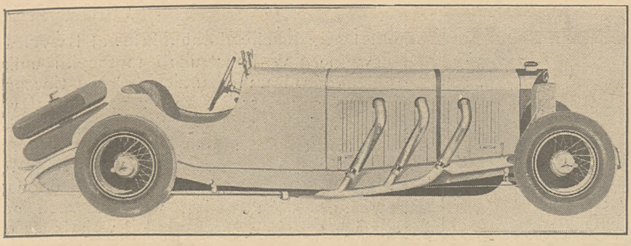
Pod tym znakiem stoi cały berliński salon. „Graham-Paige" zastosował „overspeed" (nadszybkość), więc Maybach skonstruował „Schnellganggetriebe". Niemiecki „overspeed" ma tę wyższość nad amerykańskim, że da się zastosować w każdym silnym samochodzie osobowym i służy również autobusom, którym zależy na szybkości. Amerykanie wynaleźli stalową tłoczoną karoserję, Niemcy nie uznają już innej, ale postąpili znowu samodzielnie krok naprzód, ponieważ naprz. fabryka „Zschoppauer Motorenwerke" tłoczy karoserję w jednej sztuce z podwoziem. Podobna sprawa z chłodzeniem oliwy, gumowemi amortyzatorami, hydraulicznym hamulcem, zastąpieniem niklu chromem itd. Jedynie oryginalni są Niemcy w budowie samochodów ciężarowych, których konstrukcje są pomysłowe i naprawdę nowe.

Wyroby zagraniczne, wystawione teraz w Berlinie, znane są dokładnie z życia codziennego i opisów salonu paryskiego oraz londyńskiej „Olympia-Show".

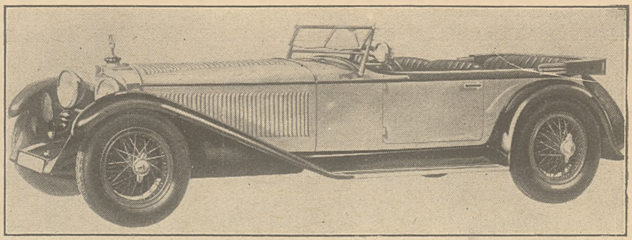
Niemiecki przemysł samochodowy pokrywa 75% zapotrzebowania wewnętrznego. Na ulicach Berlina odnosi się wrażenie, że więcej aniżeli połowa samochodów w Niemczech jest zagranicznego pochodzenia, ponieważ przeważają obce wyroby. Przeciwnie jednak rzecz ma się na niemieckiej prowincji, gdzie wyroby cudzoziemskie są rzadkością. Eksport niemieckiego przemysłu jest nikły, ale zaczyna



Piękna ... dnie koła. Silnik sześcio-



Jedyna niemiecka maszyna wyścigowa. Mercedes SSK, 7,1 litrów



Mercedes-Benz, typ sportowy z kompresorem, kosztuje 35 tysięcy marek.

wzrastać. Naturalnym rynkiem zbytu jest wschodnia Europa, na którą niemieckie fabryki samochodów patrzą się nader łakomie.

W dziale samochodów spotykamy prawie wyłącznie silniki 6 i 8 cylindrowe. Motory 4-ro cylindrowe wbudowane są w najtańsze samochodziki, jak „Opel“, „Dixi“ i „Hanomag.“ Przemysł niemiecki wie już, że tak mały „Fiat“, jak i „Chevrolet“, a podobno nawet i „Ford“, przechodzą do silnika 6-cio cylindrowego, więc o 4-cylindrowym nie chcą nic słyszeć. Silnik 6-cio cylindrowy stał się tak sam przez się zrozumiałym, jak hamulec na cztery koła i filtr do powietrza. Każdy lepszy, droższy, samochód posiada 8 cylindrów, które również przestały być sensacją.

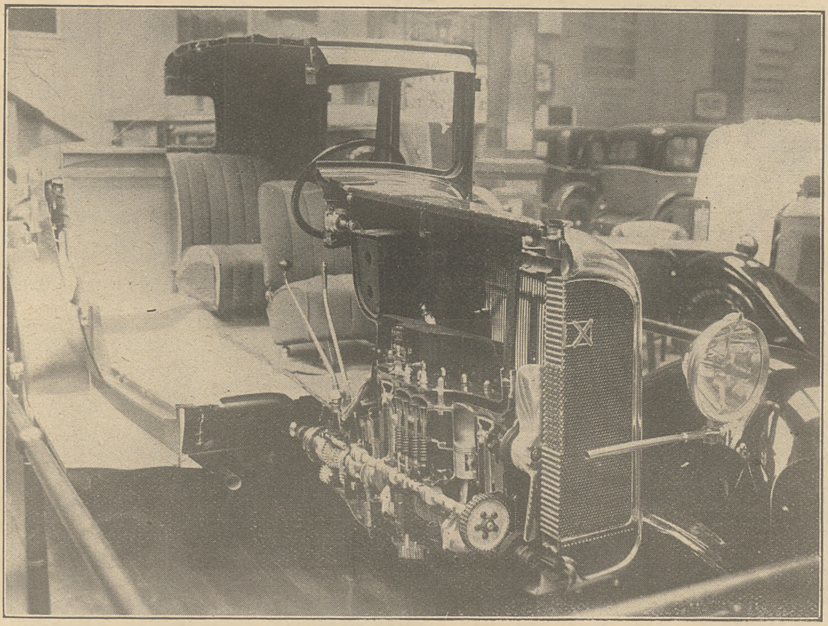
„Horch 8“, pionier w tej dziedzinie przed trzema laty, ma obecnie mnóstwo kolegów i, żeby ratować sytuację, wysila się na nowości, będące miłemi i praktycznemi drobiazgami. Wszystkie nowe „Horch 8“ mają specjalne szyby („Kinonglas“), które, rozbite, nie pryskają; powiększenie pojemności cylindrów z 3½ na 4 litry; hydrauliczne amortyzatory; automatyczne smarowanie systemu „Bijour“ i powleczenie chromem metalowych części błyszczących, odporniejszym od niklu na wpływy atmosferyczne.

Osiem cylindrów liczą też silniki „Daimler Benz“ (typ „Nürburg“), „Mannesmann“, Adler „Standard 8“, „Audi“, „Hansa“, „Röhr“, „Hansa-Lloyd“, „Opel“ (6 litrów) i „Stoewer“. Modele te współzawodniczą między sobą specjalnościami i ceną. „Mannesmann“ posiada specjalne urządzenie do chłodzenia oliwy, „Röhr“ opiera przednie koła tylko na poprzecznych resorach i posiada „łamaną“ oś tylną, „Adler“ kosztuje 10,800 mk., zaś „Opel“ wyposażony jest w hydrauliczny hamulec.

W klasie samochodów 6-cylindrowych istnieją wielkie różnice. Z szarej gromady Adlerów, Wandererów, Oplów, Aga, Elit itp. wybijają się trzy typy: „Maybach“, „N. A. G.“ i „Selve“.

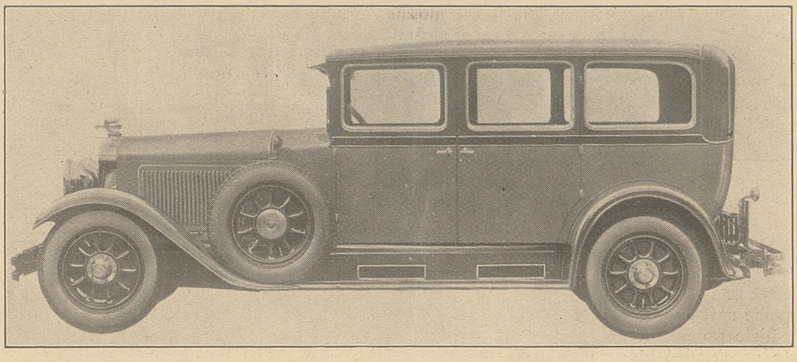
„Maybach“ ma od lat ten sam silny motor o pojemności siedmiu litrów. Nowością jest „Schnellganggetriebe“. Odznacza się wysoką ceną: 35,400—38,500 marek, zależnie od wykonania nadwozia.

„N. A. G.“ wyposażony jest w sprzęgło

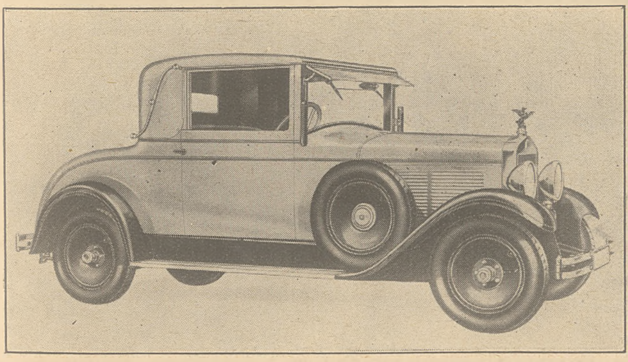


„Citroen“ wystawił między innemi przekrojony model swego nowego typu 6-cylindrowego

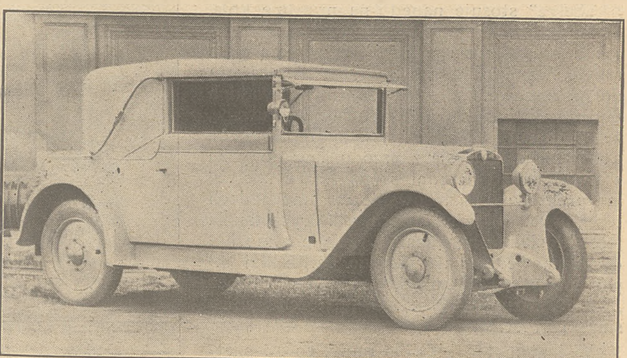
Fot. Scherl



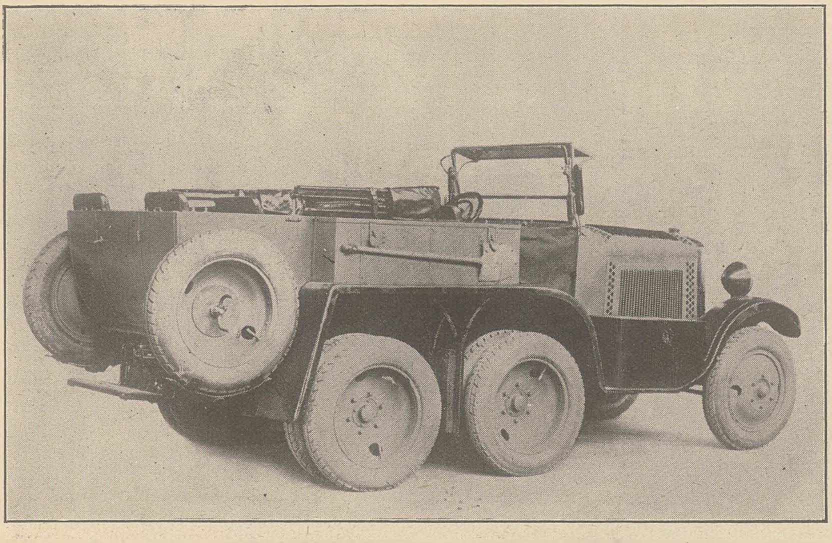
8-cylindrowa limuzyna „Horch“.



NAG-Protos, 12/60 KM., z automatycznem sprzęgłem.

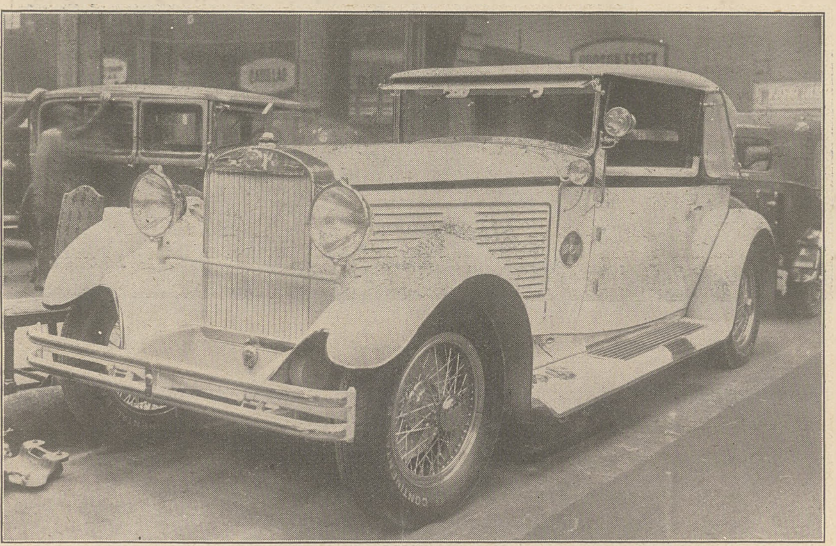


Nowy 2-litrowy kabriolet „Steyr“, typ XX.



Samochód terenowy „Horch“ posiada motor 8=cylindrowy i trzy osie. Cztery tylne koła, służące zarazem do napędu, zaopatrzono w podwójne opony.

automatyczne, będą= ce właściwie jedyną rewelacją całego ber= lińskiego „salonu“. Sprzęgło „N. A. G.“ opiera się na prostem zastosowaniu siły od= środkowej. Przy ma= łej ilości obrotów sil= nika sprzęgło jest wy= łączone, zaś z chwilą powiększenia ilości o= brotów sprzęgło włą= cza się samoczynnie. Praktycznie wygląda to w ten sposób, że przy prowadzeniu sa= mochodu odpada męż= cząca czynność włą= czania i wyłączania sprzęgła przy rusza= niu z miejsca i zmia= nie biegów. Samochód stoi w miejscu z pra= cującym silnikiem i włączonym biegiem pierwszym. Naciska się tylko akcelerator i maszyna rusza z miej= sca. Po chwili puszcza się gaz, sprzęgło wyłącza się automatycznie, przekłada na bieg drugi lub trzeci i znowu naciska akcelerator. Samoczynne sprzęgło jest nadzwyczajną wygodą w jeździe po mieście, podczas której trzeba często przekładać bie= gi, pozatem ułatwia bardzo naukę prowadze= nia samochodu.

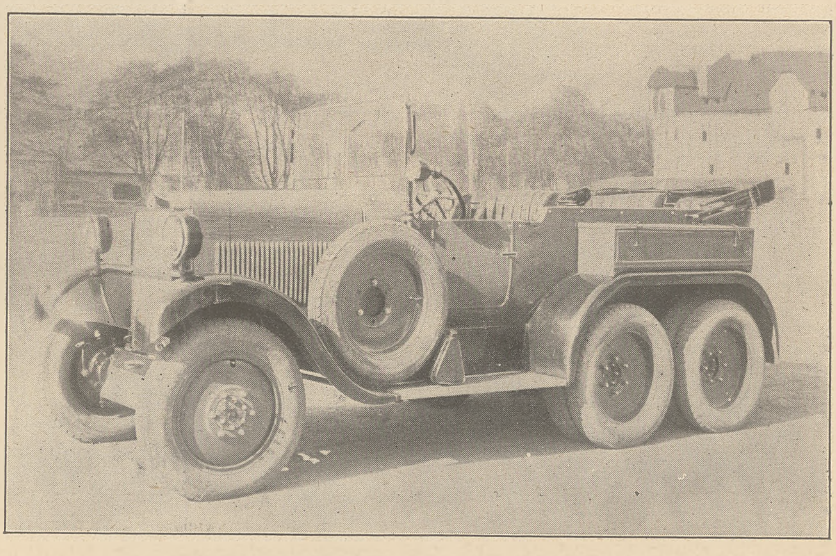


Jednym z najpiękniejszych okazów berlińskiej wystawy samochodowej jest kabriolet marki „Audi“. Silnik 8=cylindrowy posiada moc 100 K. M. Atlantic-Photo

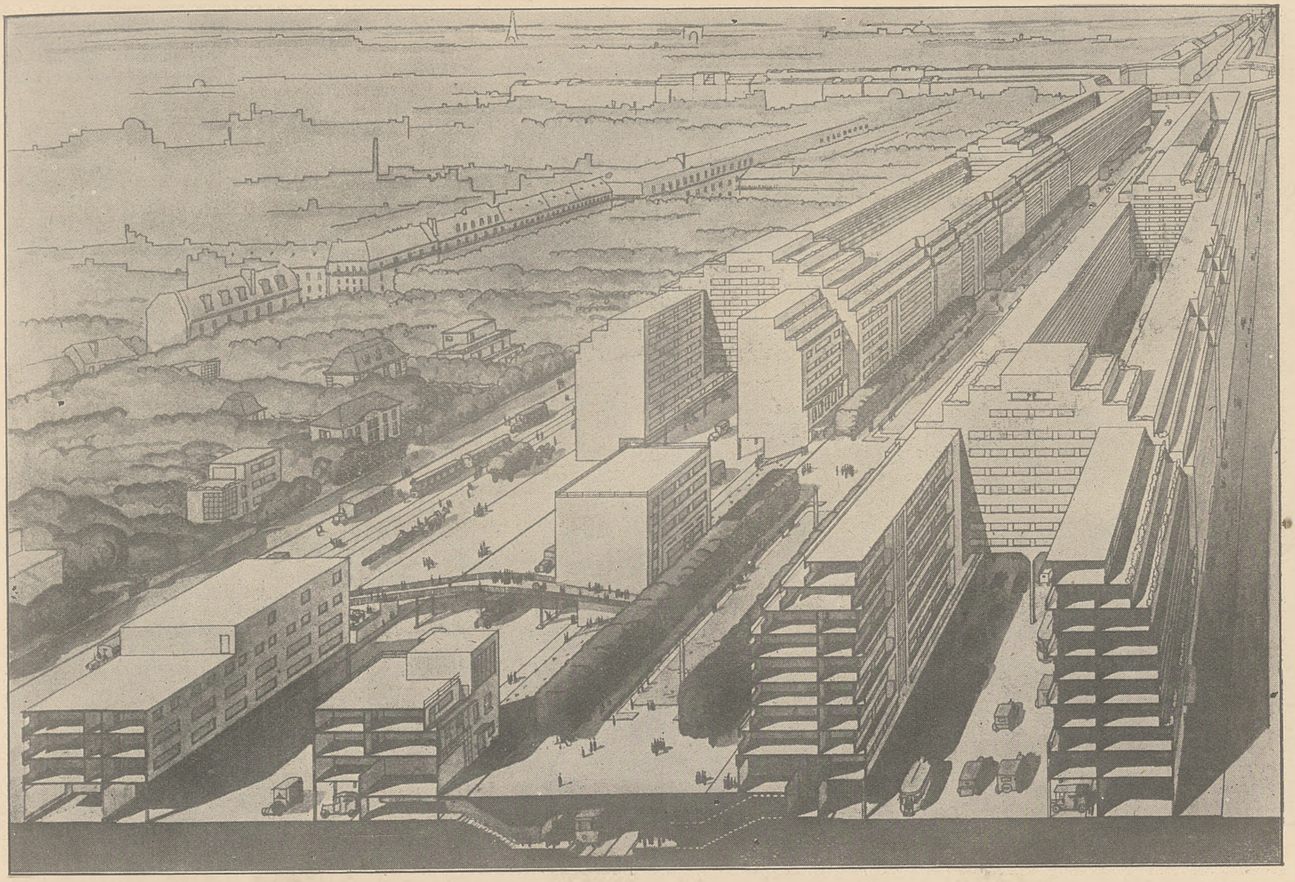
„Selve“ stosuje napęd na przednie koła, który przy rozwijaniu wielkiej szybkości po= jazdu usuwa zarzucanie i daje większą gwa= rancję bezpieczeństwa. Fabryka, nie zrażona dotychczasowem niepowodzeniem wszystkich podobnych konstrukcyj, zwraca na to uwagę, że samochód był dotąd jedynym pojazdem, który nie ciągnie się z przodu, lecz popycha z tyłu. Napęd przedni samochodów „Selve“ ma praktyczne zastosowanie w samochodach terenowych o trzech osiach, z których każda jest oddzielnie napędzana. Wogóle samocho= dy terenowe są na wystawie berlińskiej re= prezentowane zastanawiająco silnie. Oprócz „Selve“, „Krupp“, „N. A. G.“, „Horch“, „Büs= sing“ i „MAN“.

W hali motocyklów to samo, co na pary= skiej wystawie. Łańcuch zastępuje kardan, zaś ramę z rur — konstrukcja ze stalowej bla= chy. „Opel“ puszcza motocykl, budowany za licencją fabryki „Neander“ w Düren. Moto= cykl jest z blachy duraluminjowej i wygląda niezwykle. W konstrukcji motocykli unika się spajania. Rama „Zundapp'a“ jest tłoczona z jednej sztuki stali razem z przedniemi wi= dełkami. Dużo uwagi poświęcają fabryki nie= mieckie budowie motocykli, nie przekracza= jących 200 centymetrów cześciennych. Mo= tocyklami takiemi, nie podlegającemi opodat= kowaniu, można jeździć w Niemczech bez prawa jazdy. Ceny tych modeli wahają się od 750—800 marek. W tej grupie motocyklów przeważa bezwzględnie motor dwutaktowy w różnych odmianach. Poza zwykłym moto= rem dwutaktowym, trzykanałowym, który re= prezentowany jest najliczniej, spotyka się również nader ciekawe okazy, jak n. p. motor „Puch“, ca. 200 ccm, który posiada dwa tło= ki, umieszczone na korbowodzie o kształcie wideł. Drugim ciekawym typem jest motor dwutaktowy Schliha, którego cał= kiem oryginalna konstrukcja polega również na zastosowaniu zasady stałego prądu gazów. Tutaj jednak ograniczono się do jednego tło= ka o bardzo ciekawym kształcie. Motor ten w praktyce okazał się doskonałym, przy nie= słychanej wydajności, bo 8,4 KM. przy 194 ccm. W grupie motocyklów do 22 ccm niemałą sensację wy= wołał „Stock“, do= tychczas najtańszy i najprymitywniej= szy motocykl. No= wa jego edycja po= siada natomiast motor dwutaktowy 200 ccm (dawniej 135 ccm), który wraz ze skrzyn= ką biegów tworzy je= dnolity blok, przyczem napęd na tylne koło odbywa się przy po= mocy — kardanu i śli= maka. W dziale mo= tocyklów dominują je= dnak maszyny angiel= skie, tak doborem ma= terjałów, jak i ze= wnętrznym wyglądem.

Salon berliński, któ= ry zamyka podwoje w dniu 18 bm. odwie= dzają dziennie dzie= siątki tysięcy ludzi. Wszystkie hotele i pensjonaty przepełnio= ne są interesantami wystawy. *Dr. S. B.*



Samochód terenowy „Selve“ wyróżnia się tem, że posiada napęd na wszystkie 6 kół, zyskując przez to na sprawności i zwrotności.



Projekt ulic w mieście przyszłości z podziałem na strefy dla różnych rodzajów lokomocji. Proj. arch. A. Ventre. (L'Illustration)

Łamigłówka regulacji ruchu w Paryżu

Paryż, w listopadzie.

Z pośród wielkich miast na świecie, Paryż bodajże największy ma kłopot z należytem rozwiązaniem zagadnienia ruchu ulicznego. Dzieje się tak, nietylko dlatego, że w stolicy Francji ruch kołowy osiągnął niespotykane gdzieindziej natężenie, ale i dlatego, że najważniejsze arterje komunikacyjne, najdonioślejsze punkty śródmieścia, budową swoją nie odpowiadają już wymogom nowoczesnej komunikacji. Paryż jest miastem starem, budowanem przez pokolenia, pełnem wąskich uliczek, przypadkowych skrzyżowań w różnych kierunkach. Nawet realizacja sławnego planu Haussmanna dzisiaj już nie zdoła zaspokoić potrzeb, jakie stworzyły czasy najnowsze.

Organa publiczne, których zadaniem jest regulacja ruchu, nigdzie może nie mają przed sobą tak trudnych problemów do rozwiązania, jak tu właśnie. Dotąd uczyniono prawie wszystko, co było możliwe: wprowadzono ruch rotacyjny, ulice jednokierunkowe, ograniczono postoje na pewnych drogach, wydano zakaz kursowania ciężkich i powolnych wozów po ulicach ruchliwych, i t. d. Wszystko to jednak w wielu wypadkach okazuje się niedostateczne.

Najprostszą teoretycznie radą byłoby rozszerzenie ulic. Lecz niestety, jak mówią obliczenia specjalistów, ażeby podwoić szerokość wszystkich ulic paryskich, należałoby zburzyć, więcej niż jedną trzecią, a omal że nie połowę miasta. Konieczność więc zmusza do poczynań powolnych, uciekając się do rozszerzania tylko tam, gdzie się nadarza okazja.

Zresztą takie teoretyczne postawienie kwestji jest rzeczą zupełnie nieżyciową. — W roku 1925 ogłoszono zatem konkurs na budowę podziemnych pasaży, przeznaczonych dla automobilów, lecz jak się wkrótce okazało i ten pomysł nie załatwiał trudności. Ostatnio rozpisano nowy konkurs, celem stworzenia wielkich dróg podziemnych, któreby przecinały Paryż ze wschodu na zachód i z północy na południe, łącząc ze sobą przeciwległe przedmieścia i dworce kolejowe, a temsamem odciągając od centrum znaczną część ruchu. Razem z tym projektem rozpatrywane są kwestje podziemnych trotuarów dla pieszych i trotuarów ruchomych dla towarów.

Najszybszem i najracjonalniejszem rozwiązaniem kwestji byłoby przystąpienie do wyzyskania dla ruchu kołowego całej szerokości ulic, przez zmniejszenie do minimum szerokości trotuarów. Ten sposób pozwoliłby powiększyć jezdnię wielkich bulwarów o 50 procent, lecz cóżby się stało z drzewami, z kioskami, z werandami kawiarń, na których tak lubią wysiadywać Paryżanie? Miasto straciłoby połowę uroku.

Jednym ze środków, prowadzących do usprawnienia ruchu, miał być zakaz dłuższych postojów, który jednak w praktyce okazał się niewykonalny. Jak bowiem odróżnić w praktyce samochód stojący na ulicy niepotrzebnie, od samochodu, którym przyjeżdża właściciel sklepu, biura, czy przedsiębiorstwa, mieszkający na dalekiem przedmieściu? W tym wypadku trzeba się więc uciec do stworzenia podziemnych lub nadziemnych parków samochodowych. Lecz i tu według obliczeń oficjalnych, należałoby stworzyć parki, odpowiadające 1/10 powierzchni strefy najbardziej ruchliwej, co wymaga olbrzymich nakładów. Jak dotąd, jeden tylko projekt takiego parku ma być zrealizowany, to jest pod giełdą.

Obok kierunku, dążącego do wyeliminowania z ruchu ulicznego wehikułów ciężkich, jak tramwaje, które prawie całkowicie już zniesiono w śródmieściu, i, jak autobusy, których kurs niektórzy członkowie magistratu paryskiego pragnęliby ograniczyć, istnieje także kierunek zupełnie przeciwny. Pan Francois, szef pomiarów geometrycznych miasta Paryża, studjujący tę kwestję, doszedł mianowicie do wniosku, że 50-ciu pasażerów w autobusie, czy w tramwaju, zajmują na jezdni mniej miejsca od czterech pasażerów, odbywających drogę we własnym samochodzie. Słowem, gdyby wszyscy Paryżanie skazani byli wyłącznie na metro, tramwaj czy autobus, ulice miasta okazałyby się dostatecznie szerokie, a kto wie nawet, czy nie wyglądałyby pusto. Rzecz oczywista, ten punkt widzenia nie bierze pod uwagę zagadnienia szybkości komunikacji.

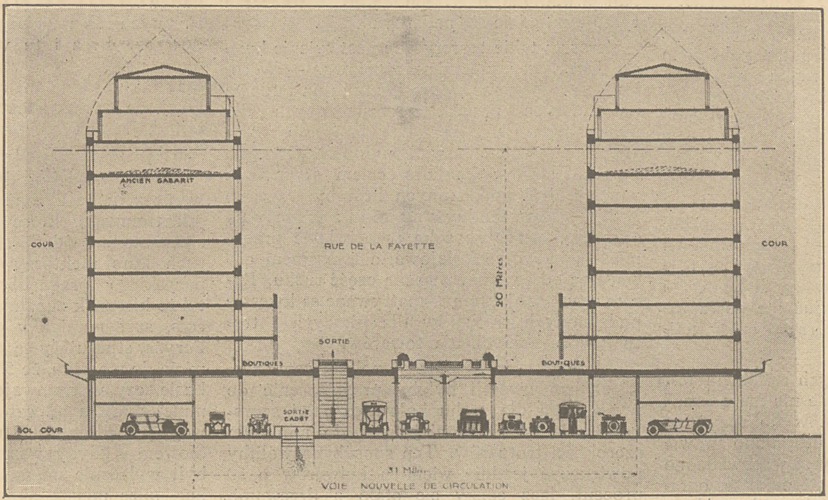
Wśród najrozmaitszych projektów, zaprzątających władze, znajdujemy jeszcze projekt podziału hal centralnych, odsunięcia dworców na dalsze peryferje, słowem wyeliminowania ze śródmieścia punktów, przyciągających ruch kołowy. Lecz wszystkie te projekty są zazwyczaj, albo zbyt trudne do prze-



Na skrzyżowaniu ulicy Lafayette i Cadet panuje zawsze niebywały ruch, którego żadną miarą nie udaje się stamtąd odciągnąć.

prowadzenia, albo też zbyt kosztowne, a pozatem nie prowadzące prostą drogą do zamierzonego celu, gdyż życie rządzi się własnemi prawami, a wszelka sztuczna regulacja rozwoju nie wyda rezultatu.

Na uwagę jednak zasługuje projekt znanego architekta paryskiego, p. Andrzeja Ventre, opublikowany niedawno w „L'Illustration", który rozumuje w sposób czasami zupełnie przeciwny sposobowi rozumowania czynników oficjalnych. Pan Ventre wychodzi z założenia, że miasto „nie zmienia swego miejsca, a jedynie rozwija się w samem sobie". Centrum Paryża, centrum najważniejszych interesów, od wieków nie zmieniło swego miejsca, to też gdybyśmy nawet przenieśli i rozlokowali na granicach te i owe instytucje, to przecież banki, giełda, teatry, wielkie magazyny, dzienniki i handel nie mogą nagle zmienić swego miejsca. W ten sposób więc i te projekty do niczego nie prowadzą. Budowa dróg podziemnych, zdaniem p. Ventre, jest także projektem fantastycznym. — Wiemy z doświadczenia przy budowie metropolitain'u, co to znaczy wybudować tunel podziemny, który co krok napotyka na rury kanalizacyjne, wodociągowe, przewody elektryczne, telefoniczne, inne tunele krzyżujące się, wodę zaskórną i t. d. Wybudowanie tuneli dla komunikacji samochodowej w ilości dostatecznej, byłoby pracą gigantyczną, której bodaj czy zdołanoby sprostać. Pan Ventre temu projektowi, zasadniczo zaakceptowanemu przez władze, przeciwstawia inny projekt, który pozostawia ruch kołowy tam, gdzie on był dotychczas, ruch pieszy zaś przenosi o piętro wyżej. W niektórych dzielnicach, najbardziej cierpiących na przeciążenie, projektuje on utworzenie na wysokości pierwszego piętra pomostów, przeznaczonych wyłącznie do ruchu pieszego. Pociąga to za sobą przeniesienie sklepów o piętro wyżej. Lecz daje to możność wykorzystania całej szerokości ulicy, a nawet i rozszerzenia.



Przekrój pionowy projektu p. A. Ventre.

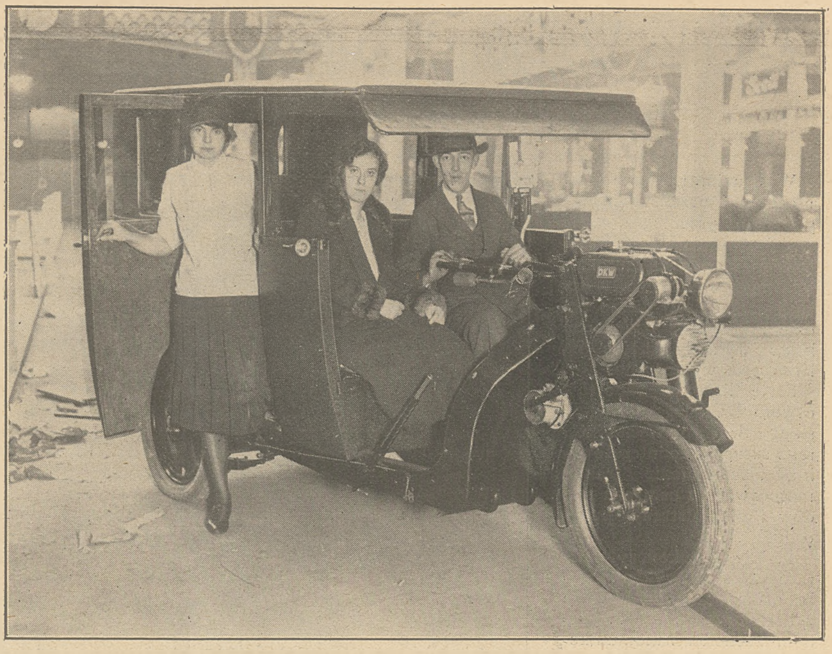
Szczegółowo opracowany projekt zastosował p. Ventre do ulicy Lafayette. Jak widzimy na załączonych rysunkach, przedstawiających skrzyżowanie tej ulicy z ulicą Cadet, sklepy zajmują częściowo dawne pierwsze piętro, częściowo wysunięte zostały na ulicę, jezdnia zajmuje nietylko dawne swe miejsce i trotuary, lecz sięga aż pod domy, gdzie samochody znajdują dogodne miejsce dla postoju, nie tamując ruchu na drodze.

Nie wchodząc w szczegóły techniczne wykonania tego planu, trzeba zauważyć, że z pośród wszystkich wydaje się najprostszy i najłatwiejszy do wykonania, a przytem nie godzi w charakter miasta i jego piękność.

Pan Ventre nie poprzestaje na zaradzeniu kłopotom wnętrza miasta, lecz myśli także o Paryżu w przyszłości. Rozszerzyć miasto, to znaczy jeszcze bardziej oddalić jednych jego mieszkańców od drugich. Statystyka przewiduje, że za lat trzydzieści średnica miasta wynosić będzie około 40 km. Ażeby więc zmniejszyć te odległości, trzeba przyspieszyć szybkość, żeby zaś móc to przeprowadzić, trzeba w nowem mieście wprowadzić różne kategorje dróg. W projekcie p. Ventre przewidziano wszystkie te rodzaje i skonstruowano je tak, ażeby się ze sobą nie krzyżowały i wzajemnie sobie nie przeszkadzały. *B. M.*

Ulica samochodowa w New Yorku

Zarząd miasta New York od dłuższego czasu jest w poszukiwaniu środków, które ułatwiłyby uliczny ruch samochodowy i nie dopuszczały do tworzenia się — jak to dzieje się obecnie — zatorów na ulicach. Ponieważ wszystkie dotychczas stosowane środki nie odniosły pożądanego skutku, przeto w ostatnim czasie przystąpiono do wypracowania projektu budowy nowej specjalnej ulicy samochodowej w centrum miasta. Projekt ten, wykończony w tych dniach, przewiduje wystawienie olbrzymiego wiaduktu, który prowadziłby na wysokość 7 metrów ponad poziomem ulicy. Długość wiaduktu wynosić będzie około 7 klm. Na wiadukcie tym, zgodnie z propozycją projektodawcy, zainstaluje się 6 jezdni, po trzy w każdym kierunku. Cztery z nich, wewnętrzne, przeznaczone będą dla pojazdów ciężkich i posuwających się w wolniejszem tempie, podczas gdy jezdnie zewnętrzne będą zarezerwowane dla ruchu pośpiesznego. Na wykonanie projektu przewiduje się budżet w wysokości około 15-tu miljonów dolarów.

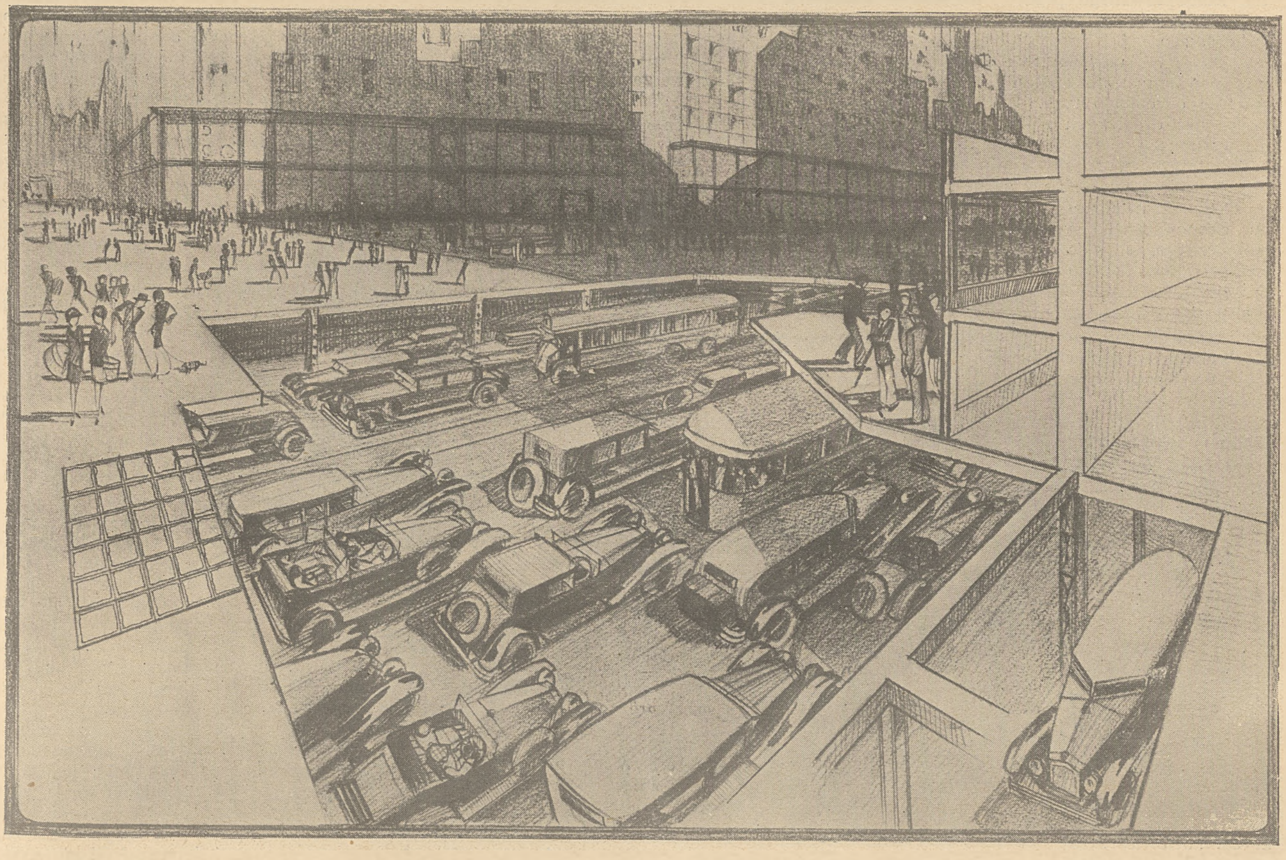


Oryginalną taksówkę DKW wystawiono na wystawie motocyklowej w Londynie. Trzykołowa limuzyna; 4 miejsca wewnątrz i 2 na przedzie. Motor dwutaktowy 8 KM. (Fot.: Wide-World.)

Nauka o komunikacji na Węgrzech

Węgierskie władze szkolne uchwaliły, aby do planu nauki w szkołach budapeszteńskich włączyć w naukę o prawidłowem zachowywaniu się przechodniów w ruchu wielkomiejskim. Uchwałę tę wprowadzono już w życie, tak, że obecnie odbywają się dość skomplikowane, a jednak tak ważne, przepisy komunikacyjne, przyczem wykłady uzupełnią się praktycznemi ćwiczeniami w przechodzeniu przez jezdnię itp. Ćwiczenia te odbywają się pod kierownictwem urzędników policji komunikacyjnej, którzy wyjaśniają uczniom na miejscu niebezpieczeństwa, czyhające na nich w nowoczesnym ruchu ulicznym.

Pomimo, że w Budapeszcie liczba wypadków ulicznych, w porównaniu z innemi wielkiemi miastami europejskiemi, jest niezwykle niska, to jednak i tu w ostatnich czasach ujawniają się pewne trudności racjonalnej regulacji wzrastającego szybko ruchu ulicznego. Pouczając zawczasu młodzież, władze węgierskie spodziewają się, że w ten sposób zmniejszą znacznie niebezpieczeństwo wypadków. Trudno nie pochwalić władz węgierskich za to, że przystąpiły do nauki o ruchu ulicznym zawczasu, nie czekając, aż konieczność i nadmierna ilość wypadków zmusi je do tego. Mimowoli nasuwa się pytanie, czy i u nas takie postawienie sprawy nie byłoby rzeczą bardzo racjonalną?



Łamigłówka regulacji ruchu w Paryżu. — Poglądowe przedstawienie projektu p. Ventre. L'Illustration

Wyniki V. Światowego Kongresu Automobilowego w Rzymie



Na kongresie mówiono wiele o nafcie, której obfitość tryska z polskiej ziemi. Oto widok szybów w Borysławiu. Photo-Plat.

W drugim numerze „Samochodu“ przedstawiliśmy pobieżnie przebieg uroczystości otwarcia V-tego Światowego Kongresu Automobilowego w Rzymie. Niechaj nam dzisiaj wolno będzie zreferować nader ciekawe wykłady, które na Kongresie wygłoszono.

Serję licznych raportów otworzył delegat Angielskiego B. K., p. Wyatt, którego szczególnie interesowało: „Zagadnienie trakcji motorowej na usługach rządów i administracyj publicznych“.

P. Wyatt zakończył interesujący swój wykład prośbą, skierowaną pod adresem zebranych, aby swym rządom zechcieli zakomunikować następujące uwagi:

1. Polityka bezwzględnego protekcjonizmu w dziedzinie handlu samochodowego pozbawia krajowe przemysły automobilowe zdrowego bodźca.
2. Ściślejsza współpraca władz z przemysłem automobilowym powinna przyczynić się do stworzenia i powszechnego używania specjalnego typu samochodu, zaadoptowanego przez cały świat do transportu motorowego.
3. System subwencyjny powinien umożliwić dostosowanie odrębnego typu wozów do potrzebnych sieci drogowych o specyficznych zupełnie warunkach.
4. Etatyzację, t. zn. usunięcie przedsiębiorstw prywatnych należy uznać za sprzeczne z wymogami postępu ekonomicznego i technicznego, a więc i za szkodliwe dla dobra ogółu.
5. Zasada centralizacji kontroli nad samochodami jest godna głębszego studjum w tych państwach, w których kontroli tej dokonują gminy.

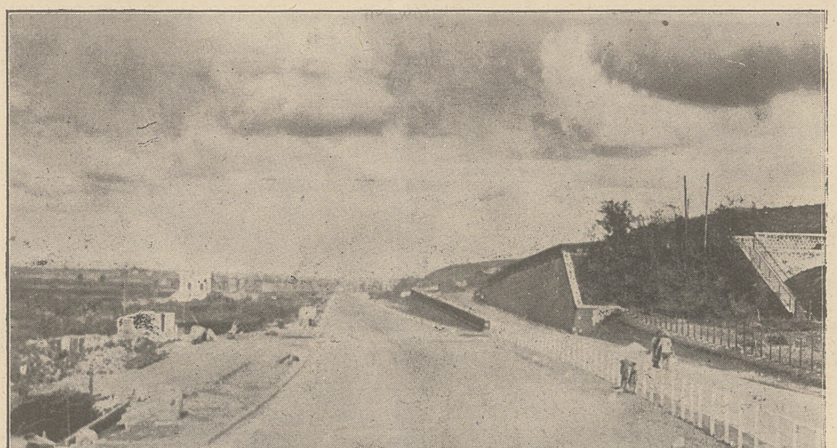
Mówca, ilustrując stosunki angielskie, wskazał na olbrzymi postęp automobilizmu w Anglji, gdzie... maszyny policyjne rocznie przebywają 2 miljony mil...

Po nim zabrał głos słynny profesor Bergius. Sala była przepełniona do tego stopnia, że wielu delegatów nie znalazło dla siebie miejsca. Znany powszechnie ze swych wynalazków, mianowicie z epokowego odkrycia „benzyny syntetycznej“, którą produkuje się dzisiaj już w Niemczech na sposób przemysłowy, Bergius mówił na temat: „Gospodarka materjałami napędowemi“. Odczyt swój rozpoczął przedstawianiem wpływu niesłychanego wprost rozwoju automobilizmu na produkcję benzyny i nafty. Istotnie: w wieku ubiegłym zużywano ogółem rocznie około 2.000 baryłek nafty, (podane liczby baryłek podzielone przez 7,11 dadzą liczbę tonn), podczas gdy już w roku 1910 produkcja nafty wzrosła do 150 miljonów baryłek, a w roku 1927 do... 23 miljardów baryłek! Obecnie otrzymuje się wszystką benzynę sposobem zwanym „cracking“.

Jest rzeczą wprost opatrznościową że znaleziono zbyt (wykazujący n. b. stałą tendencję zwyżkową) na produkty ciężkie, wydzielane przy produkcji benzyny, gdyż gdyby nie zdołano zużyć olejów ciężkich do zapędu motorów Diesla i nowoczesnych wielkich statków morskich, cena lekkiej benzyny byłaby wprost nie do opłacenia. Produkcja benzyny, która w roku 1914 wynosiła 7 miljonów tonn, dzisiaj sięga cyfry 40 miljonów tonn.

Przechodząc następnie do właściwego studjum materjałów zapędowych dla motorów, Bergius zauważył, że wraz z pojawieniem się motorów o wysokiej kompresji, zaistniały nowe wymagania odnośnie materjałów zapędowych. Benzyna typu najlżejszego nie wchodziła w rachubę, gdyż nie była wystarczająco odporną na zgęszczenie. Tem niemniej przypomniał mówca, jak można wyeliminować samozapalenie się przez dodanie do benzyny ołowiu tetretylowego. Jednakże sposobu tego nie było można uznać za definitywne rozwiązanie problemu. Trzeba było znaleźć materjał napędowy, odporny na wysokie ciśnienia.

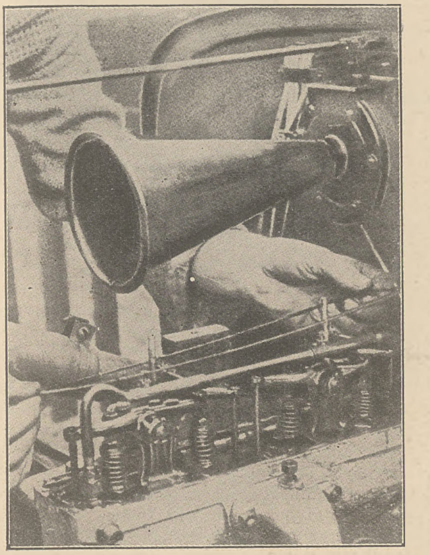
Otóż benzyna, wynaleziona przez Bergiusa, odpowiada w sposób zadowalający potrzebom nowoczesnego motoru. Bergius, jak tylu innych techników, głowił się nad wyszukaniem materjału napędowego tańszego od benzyny, obficiej rozpowszechnionego w przyrodzie, a jednak równie wartościowego. Otóż węgiel, tak drzewny, jak i kamienny, dał najlepsze rezultaty. Nowy sposób, poraz pierwszy zastosowany w laboratorjum w roku 1911, polega na poddaniu węgla, a raczej mieszanki węgla drzewnego z kamiennym, działaniu wodo- (Dokończenie na str. 11.)



Nowa „autostrada“ z Rzymu do Ostji, jakich budową zajmował się Kongres. Atlantic-Photo

Remont silnika w garażu

Automobilista, który nie ogranicza się do kierowania swego samochodu, lecz własnoręcznie wykonuje wszelkie prace, związane z czyszczeniem i utrzymaniem w porządku całego mechanizmu, często nie zdaje sobie sprawy, jaki jest zakres prac, które przy pomocy normalnego kompletu narzędzi mogą być wykonane w garażu bez jakiejkolwiek pomocy specjalistów.



Przy zdejmowaniu uszczelnień należy postępować z wielką ostrożnością.

Przekonała nas o tem liczna korespondencja, którą otrzymaliśmy w związku z naszemi odpowiedziami na zapytania w rubryce „Czego brak memu samochodowi" oraz listy, nadesłane nam z okazji artykułu „Korzystaj z zimy, by usprawnić swój samochód", który ukazał się w numerze czwartym naszego pisma.

Z listów tych widzimy, że największe zmartwienie sprawia naszym automobilistom-amatorom, kwestja usuwania osadu węglowego z tłoków i głowicy cylindra, przyczem wysuwa się poczęści wątpliwości, czy praca ta w znacznej mierze nie przekracza możliwości i, że tak powiem, kompetencji automobilisty-amatora

Niezawodnie praca ta wymaga pewnej znajomości rzeczy i wielkiej staranności i jest dość trudna, jeśli motor, jak we wszystkich starszych typach, posiada blok cylindrowy, odlany w jednej sztuce. Tutaj rzeczywiście nie każdy amator dałby sobie radę, choć bywają i tacy.

Inaczej jednak rzecz ma się przy motorach nowoczesnych, które po dziś dzień prawie wszystkie mają głowice zdejmowaną. W tym ostatnim wypadku każdy amator, przy odrobinie dobrej chęci, pracę tę może dokonać we własnym zakresie, bez pomocy specjalisty. Nie od rzeczy więc będzie, jeżeli w tem miejscu sprawą tą zajmiemy się bliżej, dając naszym czytelnikom kilka wskazówek, jak pracę tę przeprowadzić.

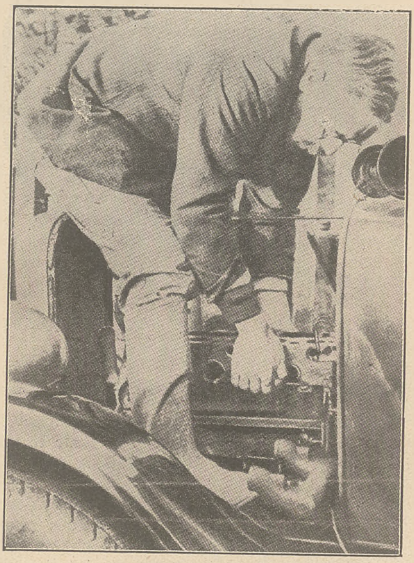
Zanim przystąpimy do szczegółowego rozpatrywania czynności czysto monterskich, wypadnie nam zapoznać się z symptomami, które wskażą nam, że praca ta jest konieczna. Symptomy te są wyraźne i niedwuznaczne, a wszystkie je można podciągnąć pod następujące trzy określenia: 1) utrata siły motoru, 2) skłonność silnika do zagrzewania się, 3) stukanie. Wszystkie trzy objawy ujawniają nam konieczność oczyszczenia komory spalinowej i tłoków z osadu węglowego.

Jeżeli samochód dotychczas chodził na czystej benzynie, to „operacje" można jeszcze odsunąć na pewien czas, jeżeli zamiast benzyny zastosujemy mieszankę benzyny z benzolem.

Jak wiadomo, stukanie motoru spowodowane jest zmniejszeniem się pojemności cylindra przez osad węglowy na tłokach i w głowicy, a tem samem zwiększeniem stosunku sprężania, wskutek nadmiernej kompresji wytwarza się bowiem dość wysoka temperatura, przekraczająca granicę temperatury zapłonu mieszanki benzynowej. Mieszanka zapala się więc przed dojściem tłoka do górnego martwego punktu, wywierając na tłok ciśnienie w kierunku przeciwnym do normalnego ruchu silnika. Objawem zewnętrznym jest, jak już wspominaliśmy, stukanie, a raczej głuche tłuczenie w motorze. Mieszanka benzyny i benzolem posiada znacznie większą odporność na kompresję oraz wyższą temperaturę zapłonu tak, że przy niezbyt silnem zawęgleniu cylindrów, silnik pracuje jeszcze spokojnie i normalnie.

Ten sam rezultat otrzymamy, jeżeli zamiast mieszanki benzyny z benzolem, zastosujemy benzynę z jednym ze znanych obecnie środków, podwyższających odporność benzyny na sprężenie; środki te można dodawać do benzyny w przepisanej ilości, można jednak również dobrze nabyć benzynę już spreparowaną. Wybieg ten pomaga jednak niezbyt długo. Można w ten sposób odbyć jeszcze tysiąc do tysiąc pięćset kilometrów, poczem nie będzie już możliwości wykręcenia się od mozolnej pracy.

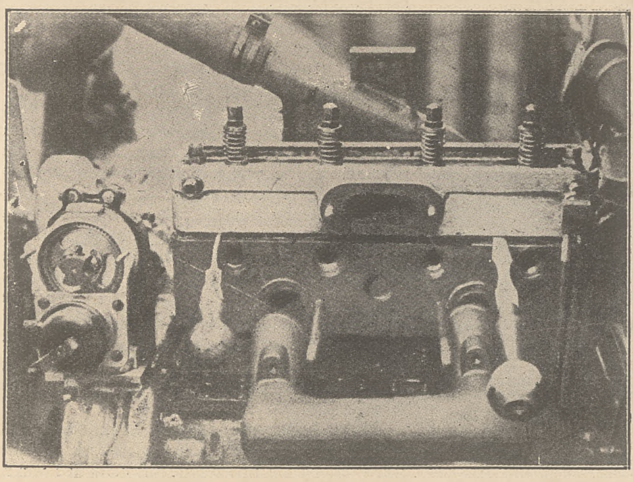
Pierwszym etapem naszego „domowego" remontu jest zdjęcie pokrywy, osłaniającej



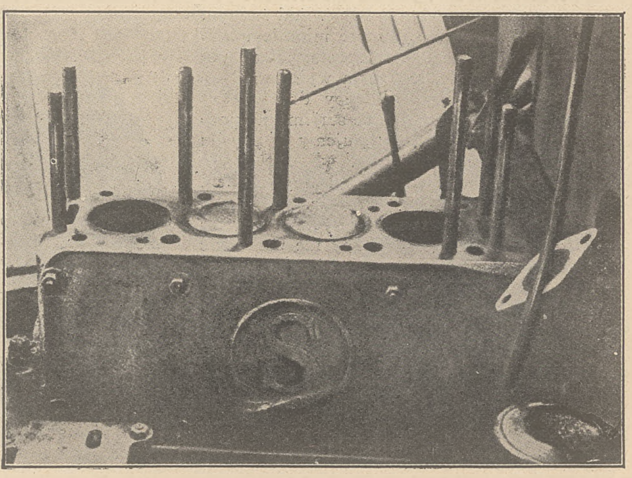
Najłatwiej zdjąć głowicę, stając naokrak ponad motorem.

zawory; odłączamy więc przedewszystkiem przewody, prowadzące do świec. W niektórych wypadkach kable są oznaczone cyframi, wskazującemi na przynależność do danego cylindra. Jeżeli takich oznaczeń niema, dobrze będzie, jeżeli ołówkiem naznaczymy sobie tak świece, jak i kable; będzie to znacznem ułatwieniem, gdy nadejdzie czas ponownego uruchomienia silnika. Następnie wypuszczamy wodę z chłodnicy oraz z koszulek, okalających głowicę cylindra.

Teraz zdejmujemy pokrywę i przystępujemy do samej głowicy. Do pracy tej należy przystąpić z wielką starannością, gdyż w przeciwnym razie możemy spowodować pęknięcie głowicy. Aby temu przeciwdziałać, zluź-

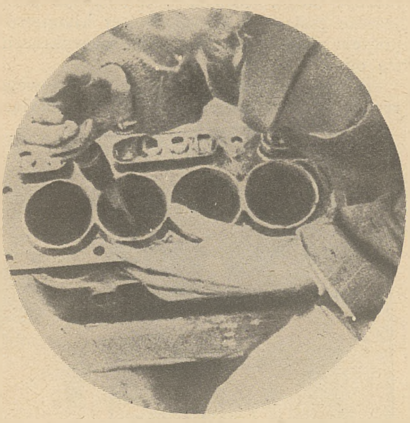


Po zluźnieniu nakrętek można głowicę ostrożnie podważyć śrubociągiem.



Przy oczyszczaniu tłoków należy baczyć, aby węgiel nie wpadł do cylindrów.

niamy każdą nakrętkę początkowo tylko o pół obrotu, poczem powtarzamy tę operację, zluźniając wszystkie śruby powtórnie o dalsze pół obrotu. W ten sposób napięcia, działające na głowicę, będą stale mniejwięcej równe i uniemożliwią temsamem jej pęknięcie. Tak samo postąpimy po zakończeniu remontu i ponownem umocowywaniu głowicy.



Wnętrze głowicy czyścimy przy pomocy śrubociąga.

W podobny sposób postępujemy przy demontowaniu rury ssącej, rury wydechowej, oraz przewodów dla oliwy. Wszystkie te części musimy demontować jedynie w tym wypadku, jeżeli silnik posiada zawory wiszące, zawieszone w głowicy. Naogół jednak praca ta jest niepotrzebna, gdyż większość motorów posiada zawory stojące, sterowane z dołu. Największe trudności napotkamy, jeżeli w głowicy, poza zaworami, znajduje się również wał noskowy. Tutaj sprawa komplikuje się znacznie i kierowcy-amatorowi trudno będzie sobie dać radę bez pomocy specjalisty. Narazie jednak silniki z wałem noskowym nad głowicą są jeszcze bardzo kosztowne tak, że dla przeciętnego automobilisty nie wchodzą one poczęści w rachubę, kto zaś może sobie pozwolić na samochód kosztowny, ten też nie będzie chciał obywać się bez pomocy szofera-mechanika.

Po zluźnieniu wszystkich połączeń i odkręceniu śrub przystępujemy, z zachowaniem wszelkich ostrożności, do zdjęcia samej głowicy, stosując jedną z dwuch podanych niżej metod. Według pierwszej, umieszczamy kawałek twardego drzewa w szparze pomiędzy głowicą i blokiem i uderzamy w drewno młotkiem w kierunku ku górze, przyczem drewno przesuwamy w różne punkty głowicy, powtarzając to tak długo, dopóki głowica nie jest dostatecznie luźna, aby ją zdjąć. Pod żadnym warunkiem nie wolno uderzać młotkiem bezpośrednio w głowicę, gdyż możemy łatwo spowodować pęknięcie, lub zgoła wyłamanie kawałka metalu. Zdjęcia głowicy dokonujemy prawidłowo w ten sposób, że stajemy na podwoziu ponad motorem i ujmujemy ją po obu stronach możliwie w środku.

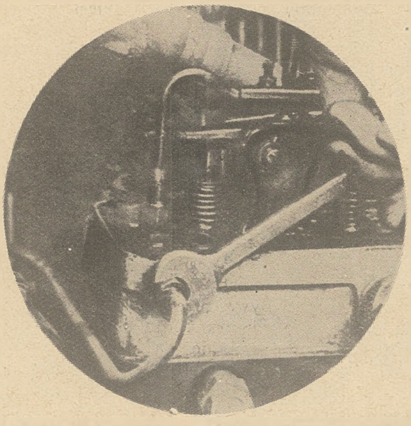
Drugi sposób obluźnienia głowicy jest ten, że podważamy głowicę ostrożnie śrubociągami, jak to widzimy na naszej rycinie. Tu jednak bardzo trzeba zważać, aby nie uszkodzić uszczelnienia azbestowego, pokrytego cienką blachą miedzianą, gdyż jest ono bardzo łamliwe, jeżeli zaś uszkodzenie takie rzeczywiście nastąpi, lub też znajdziemy na nim istniejące już poprzednio pęknięcie, natenczas stare uszczelnienie bezwarunkowo należy zastąpić nowem.

Zanim rozpoczniemy usuwać osad węglowy, zakrywamy lub też zatykamy szmatkami wszelkie otwory z wyjątkiem tego, który właśnie jest w robocie, aby zapobiec wpadaniu drobin węglowych do cylindra. Teraz usuwamy wszelki osad węglowy z tłoków, z grzybków zaworów, z głowicy cylindra i komór zaworowych, przyczem należy bacznie zwracać uwagę, aby nie zapomnieć oczyścić jakiejkolwiek części, zdarzało się już bowiem w praktyce, że ten i ów amator-mechanik, odłożywszy na bok głowicę, zapomniał oczyścić komór spalinowych. Do wyskrobywania węgla można używać specjalnego kompletu narzędzi, jednakże pracy tej można dokonać nie mniej dobrze jakimkolwiek przyrządem ostrym, np. śrubociągiem. Przy użyciu tego ostatniego należy jednak zważać, aby nieostrożnemi ruchami nie uszkodzić ścian cylindrów, lub też powierzchni tłoka. Szczególną uwagę zwracamy, aby przy tych manipulacjach nie uszkodzić zaworów.

Korzystając z tego, że motor jest rozebrany, można przystąpić do szlifowania i regulacji zaworów. W tym celu zdejmujemy sprężyny zaworów, poczem umieszczamy zawor sam na swem zwykłem miejscu, nasmarowawszy poprzednio gniazdo zaworów proszkiem szmerglowym, zmieszanym z oliwą, poczem szlifujemy zawór w ten sposób, że w nacięciu, znajdującym się na grzybku, umieszczamy śrubociąg, który obracamy w prawo i w lewo.

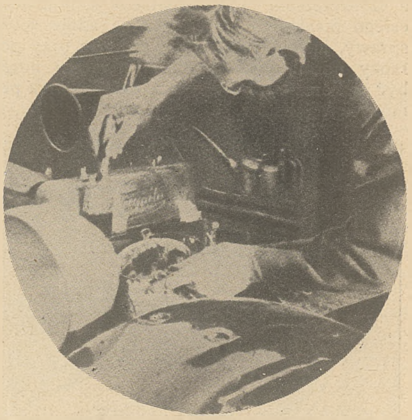


Przy okazji dobrze jest „dotrzeć“ zawory. Jeżeli gniazda zaworów są do wykręcania, praca ta jest bardzo łatwa, w przeciwnym razie „docieramy“ zawory wprost w bloku lub głowicy, zależnie od konstrukcji motoru.



Przy zestawianiu silnika należy dokładnie uszczelnić wszelkie przewody dla oliwy.

Od czasu do czasu podnosimy zawór i rozmazujemy równomiernie masę szmerglową, gdyż inaczej może się zbić w większe grupki i wyżłobić na przylgni rowki i szramy. Dobrze jest, jeżeli szlifując zawór, nie wykonujemy pełnych obrotów, lecz jedynie półobroty w prawo i w lewo, przesuwając zawór od czasu do czasu o cały obrót. W niektórych



W końcu obmywamy motor naftą, usuwając troskliwie pył metalowy.

silnikach z zaworami wiszącemi w głowicy, zawór wraz z gniazdkiem tworzy osobny agregat, który wkręca się do głowicy w sposób, podobny jak korki świec; w tym wypadku pracę można sobie ułatwić w ten sposób, że gniazdo zaworu umieszcza się w kluczu rurowym, zyskując temsamem lepszy uchwyt gniazda zaworu. Zawory szlifujemy tak długo, dopóki płaszczyzny zaworu i przylgni nie są absolutnie szczelne.

Odstęp pomiędzy zderzakiem a popychaczem mierzy się specjalnemi blaszkami, dostarczanemi przez fabrykę danego samochodu, poczęści jednak miarki te dawno już gdzieś zarzuciły się, tak że montujący zmuszony jest posługiwać się innemi sposobami. Dobre usługi odda tu bilet wizytowy, którego grubość odpowiada mniejwięcej odstępowi pomiędzy zderzakiem a popychaczem. Zbyt wielki odstęp, jak wiadomo, powoduje niemiłe metaliczne stukanie silnika, podczas gdy z drugiej strony, zbyt mały odstęp nie pozwala się zamknąć zaworom; wynikiem jest wtedy utrata kompresji, a temsamem siły motoru.

Po wyregulowaniu zderzaka należy dobrze przyciągnąć dośrubek (kontrmutrę), w przeciwnym bowiem razie wskutek ciągłych uderzeń popychacza, zderzak w krótkim czasie się rozreguluje.

Po uskutecznieniu tej pracy nasadzamy na blok głowicę, a po przyśrubowaniu tejże dołączamy rurę ssącą, rurę wydechową, oraz wszystkie przewody do oliwy. Przy tych ostatnich należy szczególną zwrócić uwagę, by uszczelnienie w jakikolwiek sposób nie zagradzało drogi oliwie, mającej tędy przepływać. Takie odcięcie oliwienia w krótkim czasie zniszczyłoby silnik; z drugiej strony również trzeba zważać, aby wszystkie połączenia przewodu do oliwy były szczelne, i w tym wypadku bowiem, wskutek wyciekania oliwy, smarowanie poszczególnych organów również byłoby niedostateczne, odbijając się ujemnie na trwałości maszyny.

Ukończywszy wszelkie prace, oczyszczamy silnik od zewnątrz naftą, usuwając wszelki brud i pył metalowy, poczem maszyna znów jest gotowa do użytku.

Na zakończenie jeszcze jedna rada: po pierwszych dziesięciu lub piętnastu kilometrach zaleca się powtórnie przyciągnąć wszelkie nakrętki.

Wyniki V. Światowego Kongresu Automobilowego w Rzymie

(Dokończenie ze str. 8-mej.)

ru pod wysokiem ciśnieniem. Tym sposobem przez reakcję bezpośrednią, osięga się przekształcenie węgla w olej.

Nie ulega wątpliwości, kończył prof. Bergius, że problem upłynnienia węgla po długich, kosztownych badaniach, został wreszcie rozwiązany; jest obecnie rzeczą jasną, że można osięgać materjał napędowy dla motorów wybuchowych niezależnie od źródeł nafty naturalnej.

Inżynier Puricelli, budowniczy „autostrad" włoskich, wygłosił dłuższe przemówienie: „O finansowej stronie naprawy dróg".

Na wstępie mówca zobrazował olbrzymi rozwój transportów automobilowych i wyliczył trudności natury finansowej, z jakiemi walczyć muszą władze publiczne, aby zadośćuczynić potrzebom wzmożonego ruchu samochodowego. Puricelli zalecał budowę autostrad, jednakże zastrzegł się, że tylko tam autostrada jest pożyteczna, gdzie zwykłe szosy nie są w stanie sprostać potrzebom ruchu. Wnioski konkretne, któremi Puricelli zakończył swój referat, są następujące:

1) Główne arterje drogowe winny być utrzymywane w takim stanie, aby ruch na nich mógł się odbywać w sposób bezpieczny i szybki.

2) Deficyt, wynikający z utrzymywania szos w takim właśnie stanie, t. zn. nadwyżka kosztów nad dotychczasową pozycją wydatków, może obciążyć automobilistów i właścicieli innych wehikułów, korzystających z dobrego stanu szosy.

3) Nadto dopuszczalny jest podatek, oczywiście niewygórowany (aby nie hamować rozwoju automobilizmu), umożliwiając dokonywanie możliwie licznych reparacyj.

4) Udział wszystkich poważniejszych organizacyj automobilistów w poszczególnych prowincjach przy wypracowywaniu programów budowy i naprawy szos; forma tego udziału winna odpowiadać zwyczajom i prawom państwa.

5) Zupełna transformacja sieci drogowej winna być dokonana w najkrótszym przeciągu czasu, aby móc zrealizować formę kapitalizacji, umożliwiającej pełną naprawę autostrad.

6) Zrównanie kryterjów, stosowanych przez państwo w kwestji drogowej, ze sprawdzianami gmin i prowincyj w odniesieniu do dróg, znajdujących się w ich zarządzie, a to celem ujednolicenia ogólnokrajowego programu budowy, reparacji i utrzymania szos publicznych.

7) Wyraźne rozgraniczenie dwóch zagadnień: problemu autostrad od problemu budowy i utrzymania dróg zwykłych, a to celem zabezpieczenia inicjatywie prywatnej pełnej swobody ruchów.

Pan van den Broeck, delegat Holandji, zakomunikował następnie zebranym, że dochód z taks publicznych od automobilistów i cyklistów holenderskich, wynoszący 12 miljonów florenów, bywa przekazywany wyłącznie na potrzeby budowy dróg, — 70 procent przypada na ulepszanie szos państwowych, a 30 procent na drogi prowincjonalne. (Dobrzeby było, gdyby deklarację powyższą inne rządy wzięły sobie do serca).

Z kolei zabierali głos pp. dr. Jerzy Hamel (Włoch), inż. niemiecki Jonass, z „Mitteleuropäischer Motorwagen Verein", inż. Valecchi i p. Stiévenard, prezes stałego komitetu drogowego Ligi Narodów.

Pp. Pourcel, dyrektor francuskiej linji kolejowej P. L. M. oraz dr. Teubner z Berlina mówili na temat tak bardzo aktualny: sporu „szosy z szyną". Obydwaj wypowiedzieli mniemanie, że między trakcją parową a motorową niema szkodliwego dualizmu i że należy dążyć do rozsądnej współpracy kolei z samochodem.

Koreferentami do powyższego tematu byli pp. dr. Scheu z „Deutsche Reichsbahngesellschaft" i włoski inż. Lavallo z ministerstwa komunikacji.

Senator Crespi zakończył debaty na niełatwy ten temat, proponując plan rychłego i praktycznego ożywienia współpracy „szyny z oponą" w zakresie transportów bagażowych. W tym celu trzeba będzie powołać do życia potężną organizację międzynarodową w rodzaju „Compagnie des Wagons-Lits". Senator Crespi wniósł o poruszenie rozpatrzenia tej sprawy prezesom Komisji Drogowej Ligi Narodów, A. I. A. C. R., Międzynarodowej Izby Handlowej i Międzynarod. Stowarzyszenia Turystycznego. Aby umożliwić niezwłoczne przystąpienie do studjum nad tą kwestją, sen. Crespi w imieniu Król.-Włoskiego A. K. zaofiarował tytułem subwencji kwotę 5 000 dolarów.

Na oficjalnym bankiecie, wydanym przez rząd włoski w Grand Hotel Excelsior, vicomte de Vogne, delegat francuski, wygłosił przemówienie pożegnalne, dziękując w imieniu wszystkich uczestników władzom i organizatorom za serdeczne i gościnne przyjęcie. Kongres zakończono okrzykiem na cześć Mussoliniego.

Kongres światowy przyszłoroczny odbędzie się w Paryżu, w roku zaś 1930 w Stanach Zjednoczonych, gdzie już pierwsze kongresy tego rodzaju się odbyły.

T. B—j.

Na Widnokręgu Automobilisty

Przeciw niesforności w ruchu ulicznym

Od zarządu Zw. Zawodowych Automobilistów otrzymujemy szereg wyciągów z pism, jakie związek ten wystosował do różnych władz, w trosce o sprawność ruchu ulicznego.

Przytaczamy tu pismo do Miejskiego Urzędu Policyjnego:

„Art. 93 rozporządzenia p. Wojewody z dnia 21. II. 28 r. zabrania osobom, mającym mniej niż lat 16, powożenia pojazdów z zaprzęgiem konnym".

„Mimo to, stwierdza się stale, że zwłaszcza podczas dni targowych, chłopcy będący w wieku szkolnym, a w każdym razie mający mniej niż lat 16, powożą pojazdami z zaprzęgiem konnym w drodze na miejsca targowe i z powrotem. Tacy chłopcy wywołują niejednokrotnie z powodu rażącego przekraczania elementarnych prawideł o ruchu kołowym, sytuację dla ruchu kołowego, a zwłaszcza automobilowego, wręcz niebezpieczną, a conajmniej wstrzymującą ruch kołowy.

„W interesie zatem sprawności ruchu kołowego, a przedewszystkiem w interesie automobilistów, prosimy Miejski Urząd Policyjny o łaskawe wydanie zarządzenia, by chłopców jako woźniców nie tolerowano, gdyż w ten sposób uniknie się niejednego nieszczęścia".

W podobnej sprawie wystosowano list do pana Komendanta Miasta:

„Nasi członkowie niejednokrotnie uskarżają się, że wojskowe pojazdy z zaprzęgiem konnym, powożone przez osoby wojskowe, bardzo często tamują ruch pojazdów mechanicznych w ten sposób, że jazda tychże powozów odbywa się nie po prawej stronie jezdni, lecz środkiem, przyczem nie zachowuje się środków ostrożności przepisanych ustawą z dnia 27. I. 28 (Dz. Ustaw nr. 41), tak, że często powstawają sytuacje, które narażają bezpieczeństwo na szwank. Na dawane ze strony kierowców samochodów sygnały, woźnicy wojskowi albo wcale nie reagują, albo dopiero po ustawicznem sygnalizowaniu.

Prosimy wobec tego WPana Komendanta o łaskawe wydanie odpowiednich zarządzeń, by tak przykre nieraz wypadki, spowodowane może nieświadomością woźniców wojskowych, nie miały już więcej miejsca".

Wydaje nam się, że akcja podjęta przez Związek zawodowych automobilistów zasługuje na uwagę i znajdzie napewno żywy poklask w szerszych warstwach automobilistów, którym niesforność ruchu ulicznego daje się często we znaki.

Jeliński przygotowuje odczyty

Pan Jerzy Jeliński, polski skaut-automobilista, który powrócił niedawno z podróży samochodem naokoło świata, przygotowuje się do wygłoszenia odczytów we wszystkich większych miastach polskich na temat: *„Jak opasałem kulę ziemską flagą polską"*. Odczyty te będą bogato ilustrowane przezroczami.

Wierny Buick p. Jelińskiego, oraz bardzo ciekawe trofea i zbiory z krajów egzotycznych, przywiezione z podróży naokoło świata, wystawiono na widok publiczny w salonie automobilowym firmy Elibor, przy ul. Mazowieckiej.

Pan J. Jeliński zostanie przyjęty na audjencji u Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i u marszałka Piłsudskiego.

Nowe błotniki przy samochodach

W dnie słotne w czasie jazdy bardzo nieprzyjemnie daje się we znaki rozpryskiwanie błota przez samochody na przechodniów. Z tego powodu miejska komisja sanitarna uznała za konieczne zaopatrzenie samochodów, kursujących w Warszawie, w większe błotniki, które będą w stanie zakrywać większą część koła. Komisja opracowała odpowiedni wniosek, który będzie skierowany do Wydziału Ruchu Ulicznego Komisarjatu Rządu i do Wydziału Przem. Magistratu. W interesie czystości stolicy i dobra ogółu mieszkańców należy zamierzenia Komisji przyjąć z uznaniem.

I. Międzynarodowy Salon w Rzymie

Jak wynika z ostatnio ogłoszonego komunikatu urzędowego, projektowany na przyszły rok pierwszy „Międzynarodowy Salon Automobilowy" zostanie otwarty w Rzymie w dniu 31 stycznia 1929 i trwać będzie do dnia 10 lutego.

Na czele komitetu organizacyjnego stoi deputowany Gallenga. Wystawa odbędzie się w pałacu wystawowym przy Via Nazionale i na terenie znajdującym się za tym pałacem. Regulamin odpowiada wzorowi paryskiemu. Dopuszczone są samochody, karoserje i akcesorja. *K—j.*

Genewski Salon Automobilowy

Komitet organizacyjny Genewskiego Salonu Automobilowego komunikuje o ustaleniu regulaminu przyszłej wystawy. Wystawa odbędzie się w roku 1929, jak zwykle, w czasie od 15 do 24 marca, jednakże otwarcie dokonane zostanie już w dniu 14 marca. Termin zgłoszeń dla wystawców wyznaczono na czas od 15 do 30 listopada rb., wszelkie zaś zgłoszenia przed upływem tego terminu winny być w rękach sekretarjatu, znajdującego się w Genewie, place du Lac 1. Ceny za miejsca w parterze wynoszą franków 45 za metr kwadratowy. Ponieważ już teraz wpłynęły liczne zgłoszenia i liczba wystawców, w stosunku do ub. roku, prawdopodobnie znacznie się powiększy, postanowiono budowę nowych hal.

Komitet organizacyjny Genewskiego Salonu Automobilowego, który dotychczas liczył 15 członków, powiększył się do 25-ciu osób przez kooptowanie przedstawicieli przemysłu i handlu samochodowego z całej Szwajcarji. Na czele komitetu stoi prezydent p. Robert Marchand oraz wiceprezydent p. Albert Goy. Komitet honorowy składa się z p. Schulthess'a, szefa departamentu gospodarczego Związku, protektora Salonu, dalej z prezydenta rady rządzącej kantonu genewskiego, szefa dep. przemysłu i handlu kantonu genewskiego, prezesa Szwajcarskiej Izby Syndykackiej przemysłu samochodowego, prezesa Izby Syndykackiej Handlu Samochodowego oraz pp. A. Dufour, prezydenta Automobilklubu Szwajcarji (A. C. S.), dr. Henneberga, prezydenta Touring Klubu Szwajcarji (T. C. S.) i innych. Zdaniem komitetu organizacyjnego, przyszły Genewski Salon Automobilowy będzie się prezentował jaknajlepiej.

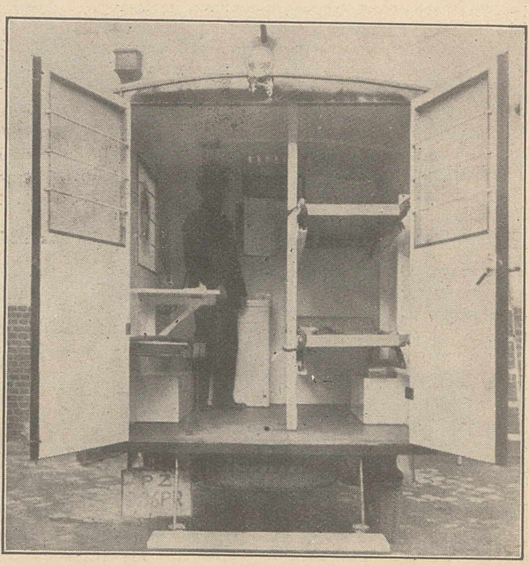
Komunikat Automobilklubu Wielkopolskiego

Na zebraniu Komitetu A. W. w dniu 2 listopada 1928 r. przyjęci zostali na członków:

p. Jan Markowski z Poznania, Wały Leszczyńskiego 11; p. Zygmunt hr. z Bytynia Kurnatowski z Gościeszyna, pow. Wolsztyn; p. Wiktor de Rège z Lubosiny, pow. Szamotuły; p. Edmund Rychter z Poznania, Al. Małopolska 3; p. Franciszek Karłowski z Podstolic i p. Leon Jerzy Jeliński z Warszawy.

Samochód Pogotowia Ratunkowego





W Poznaniu powstała w tych dniach pożyteczna instytucja — Pogotowie Ratunkowe. Na usługach Pogotowia znalazł się pierwszy samochód na podwoziu „G. M. C." (General Motors Corporation), do którego karoserję wykonała gdańska fabryka wagonów. Fot. „Samochód"

Normalizacja w przemyśle samochodowym

Od dłuższego już czasu technicy i inżynierowie przemysłu samochodowego dokładają starań, aby normalizację, która w innych gałęziach przemysłu światowego wydała doskonałe rezultaty, wprowadzić również do automobilizmu. Dodatnie wyniki w tym kierunku uzyskał już przemysł samochodowy we Francji, Belgji i Italji. Obecnie istnieje zamiar rozciągnięcia normalizacji na cały teren europejski.

Francuski instytut dla normalizacji samochodów od dłuższego czasu współpracuje już z konstruktorami belgijskiemi, aby jednak zapewnić poważniejsze rezultaty, wciągnięto ostatnio do współpracy inżynierów włoskich. Celem tych poczynań jest przeprowadzenie normalizacji w całej Europie. Według ostatnich wiadomości, prace przedwstępne posunęły się tak dalece, że umowa ostateczna pomiędzy przemysłami wyżej wymienionych trzech państw jest kwestją najbliższego czasu.

O puhar Schneider'a

Straciwszy niedawno puhar Schneidera za największą szybkość na hydroplanie, Anglicy nie ustają w wysiłkach, aby puhar ten, trzymany przez Włochy z szybk. 512,776 km na g. zdobyć ponownie dla siebie. W tym celu wykończono niedawno hydroawion „Supermarine S 5" z motorem Napier-Lion 900 KM. Samolot ten, jednoosobowy, odbył już pierwsze loty próbne. Do lotu rekordowego zgłosił się cały szereg pilotów. Wybrano z nich porucznika-pilota d'Arcy Greig, który spodziewał się, że na nowej maszynie osiągnie szybkość 580 km. na godz., czyli przeszło 1,5 km. na sekundę.

Obecnie w Calshop (Anglja) odbywa się trening angielskiej drużyny, która ma stanąć do tegorocznej walki o puhar Schneidera.

W tych dniach podczas jednej z prób porucznik d'Arcy Greig zdołał na swej maszynie osięgnąć szybkość 514 km. na godz. (Patrz rycinę na str. 16).

Aczkolwiek wyniki podobnych lotów rekordowych w dużej mierze należy przypisać konstruktorom maszyny i motorów, to z drugiej strony nie należy zapominać, że potrzeba sporej dozy odwagi, aby prowadzić maszynę w takiej szybkości, tembardziej, że przy podobnych samolotach wyścigowych obciążenie płaszczyzn dochodzi do niezwyklej wielkości. Nie można tutaj liczyć, jak przy maszynach normalnych, z „kilkakrotną pewnością", gdyż przy takiej konstrukcji waga samolotu byłaby zbyt wielka. Tak więc przy podobnych lotach istnieje zawsze mniej lub więcej niebezpieczeństwo „odmontowania" — tak brzmi określenie fachowe — płaszczyzn.

Udogodnienie dla turystów w Ameryce

Według ostatniego rozporządzenia Urzędu Celnego Stanów Zjednoczonych, wszyscy turyści, udający się do Stanów Zjednoczonych, mają prawo zabierać ze sobą samochody bez opłaty celnej. Rozporządzenie to zostało zatwierdzone przez Sekretarza Skarbu i weszło już w życie.

Do czasu wydania tego rozporządzenia automobiliści zagraniczni byli obowiązani do opłaty celnej od 20 do 100 dolarów. Prawo to nie tyczyło się tylko turystów z Kanady i Meksyku.

Turyści-automobiliści, według ostatniego rozporządzenia, mogą pozostawać w Stanach Zjednoczonych 90 dni bez opłacania cła od swych samochodów.

czego brak memu samochodowi?

Odpowiedź 1. *„Szoferowi"* — Zupełnie słusznie zaznacza Pan, iż od klepania resor traci swoją sprężystość i łatwiej się łamie. Objaw ten, będący jakby „przemęczeniem" materjału, jest powszechnie znany. — Jednakże resory, które są wykonane ze sztab stalowych prostych, mają tendencję do powrotu do stanu pierwotnego, t. j. po pewnym czasie wyprostowują się i tracą elastyczność. Występuje wówczas na nierównościach drogi uderzanie resoru o ramę. — Chcąc usunąć to niedomaganie, nie pozostaje nic innego, jak resory wyklepać, gdyż zamiana całego resoru na nowy pociągałaby za sobą zbyt duże koszty.

Co się zaś tyczy zdania, w którem piszemy o rozrzedzaniu oliwy w zimie, to dostatecznie już podaliśmy powód tego zjawiska, które jest powszechnie znane. — Mianowicie w zimie występuje obfite skroplanie się benzyny na ścianach cylindra skutkiem zetknięcia się mieszanki benzynowej z zimnym cylindrem i tłokiem. Mieszanka ta zwykle jest „bogata", gdyż chcąc łatwiej rozruszać silnik, zazwyczaj pociągamy za igłę gaźnika, przez co z rozpylacza benzyna tryska strumieniem. Skroplona benzyna ścieka do karteru z oliwą, rozrzedzając ją tak, że niejednokrotnie w zimie można zaobserwować, iż oliwy w karterze nie ubywa. Jest to objaw szkodliwy, świadczący właśnie o rozrzedzeniu smaru, który przez to traci swe własności smarne. Dlatego też zaleca się w zimie oliwę często zmieniać.

Dla tej samej przyczyny lepiej jest nie zalewać w zimie cylindrów benzyną przez kranik, jak to powszechnie stosuje się u nas, a raczej silnik poprzednio rozgrzać, żeby wogóle uniknąć skraplania. — Dlatego też, jak Pan pewnie jako fachowiec zauważył, obecnie w większości samochodów wcale się nie używa kraników, stosuje się natomiast specjalną klapę do powietrza w karburatorze, której zamknięcie powoduje tworzenie się bogatszej mieszanki.

O ileby Pan chciał się dokładniej zaznajomić z tem zjawiskiem, radzimy skorzystać ze specjalnej książki p. t. „Właściwe smarowanie samochodu", wydanej przez Tow. Gargoyl, którą napisano na podstawie długoletniego doświadczenia, a w której można znaleźć dużo praktycznych wskazówek o racjonalnem smarowaniu samochodów, o którem tam mało jeszcze u nas wiadomo.

Co do grzania się silnika od wczesnego zapłonu, to słusznie Pan zaznacza, iż od zawczesnego zapłonu na małych obrotach silnik „kuje", lecz ponieważ w tym wypadku na tłok działają duże siły, jedna siła energji koła rozpędowego, popychająca tłok w drugim takcie do góry, a druga — wybuch — spychająca go ku dołowi, nastąpić może wówczas przegrzewanie się silnika. Zjawisko takie zaobserwować moglibyśmy niejednokrotnie przy objawie, t. zw. „samozapłonu", t. j. przedwczesnego zapalenia się mieszanki od zetknięcia się z rozżarzonym osadem węglowym.

Dziękując Panu za dotychczasowe praktyczne uwagi, prosimy o nie nadal, gdyż w ten sposób każde pytanie będziemy mogli oświetlić wielostronnie.

Odpowiedź 2.

Jak należy gasić palącą się benzynę w karburatorze?

Zapalenie się benzyny w karburatorze może powstać skutkiem zbyt „biednej" mieszanki i poprzedzone jest „strzelaniem". Przyczyną bywa nieszczelność zaworu wlotowego.

Wówczas w chwili wybuchu, palące się gazy dostają się do rury ssącej i do komory zmieszania w karburatorze i zapalają znajdującą się tam mieszankę oraz benzynę. Należy wówczas natychmiast zamknąć dopływ benzyny ze zbiornika do karburatora, a silnikowi dać większą ilość obrotów, nastawiając odpowiednio rączkę do gazu. W ten sposób silnik będzie intensywniej ssał mieszankę z gaźnika i tym sposobem przyspieszy proces wypalenia się benzyny w karburatorze. Jednocześnie gasi się płomień w karburatorze, nakrywając go szmatami lub — w ostateczności — zasypując piaskiem. Pod żadnym warunkiem nie należy używać do gaszenia wody.

HUMOR

Znalazł sposób

— Mamusiu, czy mogę iść do sąsiadów pobawić się z Pawełkiem?

— Nie, zostaniesz w domu i nie pójdziesz do Pawełka.

— A czy Pawełek może przyjść do nas pobawić się ze mną?

— Nie, wiesz przecież, że gniewamy się ze sąsiadami.

Po chwili:

— Mamusiu, a czy mogę iść do sąsiadów pobić się z Pawełkiem?

25 zamiast 35

Z przyczepki motocykla wysiada panna Zosia. Przed domem czeka już jej siostra. Rozmowa szeptem:

— No i co?

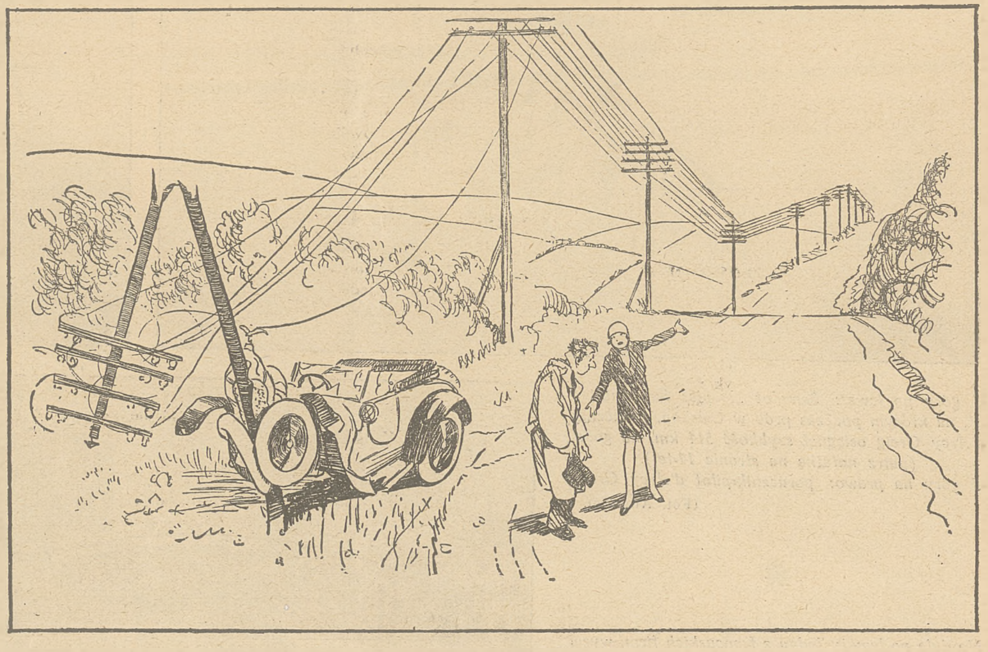
— Wszystko dobrze. W środze zaręczyłam się z nim.

— A czy powiedziałaś mu, ile masz lat?

Szczęśliwa narzeczona rumieni się i powiada:

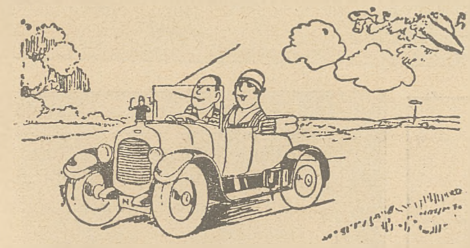
— Powiedziałam... częściowo.

Wyrozumiała żona

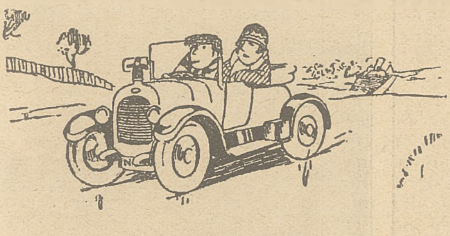


...Niema przecież powodu, abyś się zniechęcał i wątpił w swój talent automobilistyczny. Spójrz, cały ten długi szereg słupów telegraficznych minąłeś szczęśliwie, nim wpadłeś na ten jeden. The Humorist

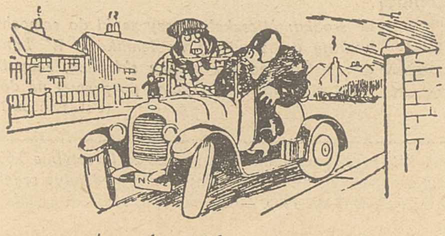
„Baby"-car



Samochodzik był nietylko tani, lecz także wygodny, podczas lata;



a nawet w początkach jesieni;



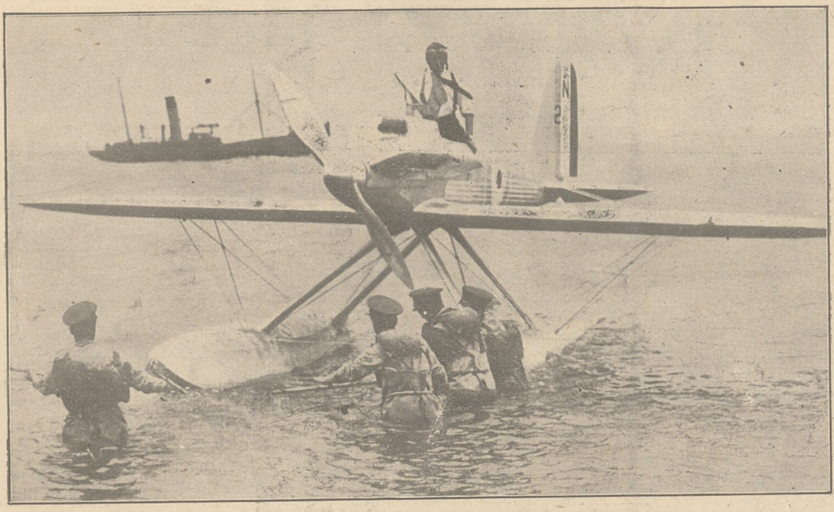
lecz gdy nastała zima... Dom. Corr.

Interes interesem...



Adwokat: Podróż twym samochodem jest rzadką przyjemnością.
Kierowca (zły): Ładna przyjemność, przejechać starszego jegomościa.
Adwokat: Otóż właśnie dlatego. Pan ten ma pretensję do odszkodowania i właśnie zlecił mi swą sprawę. (London Opinion)

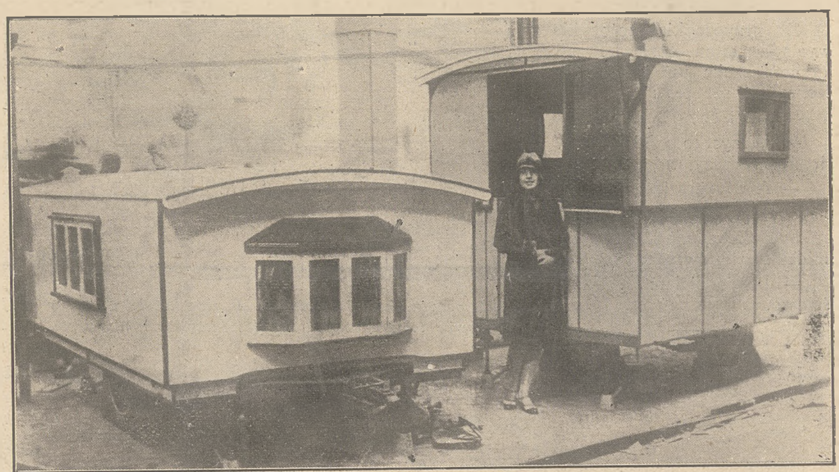
Rozmaitości ze świata





U góry po lewej: Samolot „Napier Supermarine S", na którym podczas prób w Calshop, porucznik d'Arcy Greig osiągnął szybkość 514 km. na godz. *(patrz notatkę na stronie 14-tej).*
U góry na prawo: porucznik-pilot d'Arcy Greig.
(Fot. Atlantic).

*



Na dole po lewej: Jedna z francuskich firm, wyrabiająca patentowane zamki, które mają uniemożliwić okradzenie mieszkania, wpadła na ciekawy pomysł reklamowy; zmontowano mianowicie na samochodzie minjaturową willę, której drzwi zaopatrzono w zamek wyrobu danej firmy. Samochód ten kursuje po ulicach wszystkich większych miast Francji, przyczem kierowca na życzenie demonstruje każdemu działanie nowego zamka.
Wide World Photo.





W środku: Mieszkalne przyczepki do samochodów zyskują coraz więcej zwolenników. W Londynie demonstrowano przyczepkę składaną, zaopatrzoną nawet w łazienkę (rycina po prawej na dole).
(Fot. London News)

Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia w tekście 1-łamowy milimetr 25 groszy. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. — Naczelny i odpowiedzialny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Tow. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.